LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :

PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE.. — 15 fr. — 8 fr.
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr.

PARAISSANT LE DIMANCHE
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

15 Octobre 1899 — N° 57

(D'après une photographie.)

AUX ARENES DE LA BARRE

Un incident dramatique a troublé dimanche dernier la *corrida* organisée aux arènes de La Barre, près de Paris. Le premier *toro*, dès qu'il fut lâché dans la piste, sauta de telle façon dans le corridor que la seconde barrière s'effondra et que l'animal pénétra dans l'emplacement réservé au public où il sema la terreur. Il s'échappa ensuite dans la campagne où il fut tué par les gendarmes.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le maître d'équipage va reconnaître le terrain de chasse avec son second piqueur.

La Chasse à la Loutre

Voici une chasse très intéressante, pleine d'imprévus, émotionnante même et pourtant assez peu pratiquée en France ; il est vrai que c'est plutôt de la faute du gibier, dont la disparition s'accentue d'année en année.

La loutre, en effet, animal nuisible, est un des plus grands destructeurs de poissons que nous ayons dans nos rivières ; elle consomme plus d'un kilogramme de poisson par jour, et comme, lorsqu'elle est rassasiée, elle pêche pour son plaisir, on conçoit facilement quels ravages un couple de ces animaux peut faire dans un cours d'eau poissonneux. Aussi l'a-t-on pourchassée avec acharnement, employant toutes sortes d'engins pour la détruire plutôt que de la chasser avec des chiens ou à l'affut — ce qui est très difficile, peu de gibier éventant le chasseur d'aussi loin.

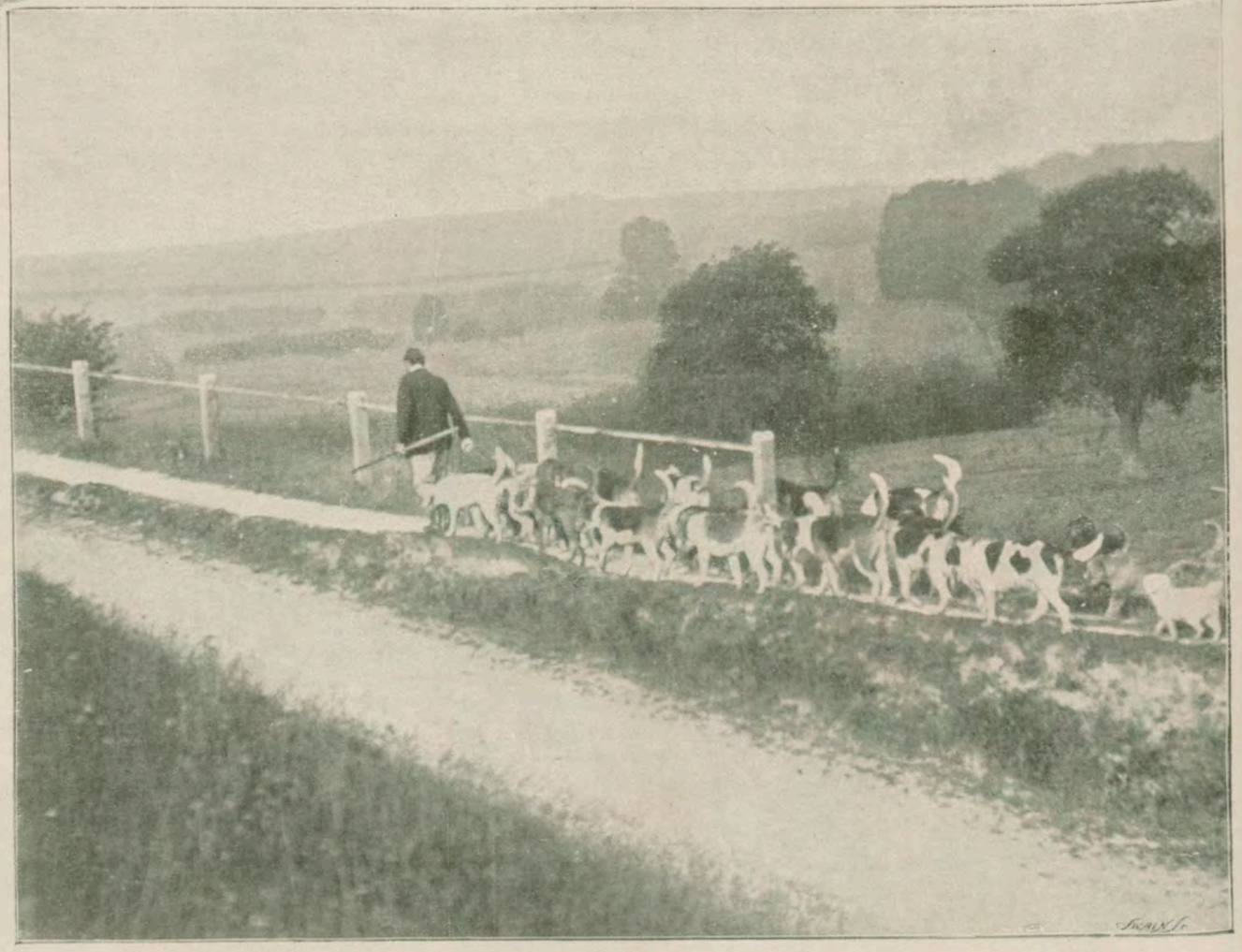
En France, nous avons tout juste deux équipages d'*otter-hounds* — ainsi nomme-t-on les chiens spécialement destinés à la chasse à la loutre — celui du vicomte de Tinguy, qui se composait de 15 chiens importés d'Angleterre et dont les prises s'élevaient à 40 ou 50 par an. Depuis deux ans, cette meute est réduite à 8 chiens et la moyenne des prises n'est plus que de 20 animaux. Le vicomte de Tinguy chasse dans les Deux-Sèvres, aux environs de son château du Frêne-Chabot, près de Nueil-les-Aubiers, dans les départements limitrophes et en Bretagne.

Notre second équipage d'*otter-hounds* est celui de M. Georges Turpault, de Cholet, auquel le vicomte de Tinguy a cédé une partie de sa meute.

Par contre, en Angleterre, cette chasse est très répandue ; c'est même un des plus anciens sports pratiqués dans le Royaume-Uni. En 1212, le sheriff du Sommersett reçut l'ordre du Roi « d'avoir à fournir au chasseur de loutres de la Cour tout ce qui lui était nécessaire, ainsi que deux hommes, deux chevaux et douze chiens, tant qu'on pourra chasser dans le Comté ».

Le piqueur d'Edouard Ier élevait douze chiens à loutre et un impôt annuel appelé *Kilgh-Dourgon* était prélevé dans le pays de Galles pour les « chiens d'eau du Roi qui servaient à poursuivre la loutre ». Jacques Ier avait aussi un piqueur spécial pour cette chasse ; c'est ainsi que, de règne en règne, la chasse à la loutre fut perpétuée jusqu'à nos jours avec plus ou moins de vogue suivant les époques.

Actuellement, l'Angleterre ne compte pas moins de vingt-cinq équipages à loutres, dont voici les principaux : équipage de Carlisle, maître d'équipage, M. Carrick ; celui du Northumberland, près de Morpeth, maître d'équipage, M. Fenwick ; celui du Corkermouth ; celui du colonel Pryse et de M. Moore, dans le sud, au pays de Galles ; celui du Hankestone-Salop, à M. Geoffroy Hill ; celui de Culmstock, près de Wellington, à M. Collier ; celui de MM. Cheriton et Nildmay, dans l'ouest ; celui du Kendall ; celui de M. Courtenay Tracy, dans le Hampshire.



La meute d'otter-hounds sous la conduite du piqueur-chef, en route pour la rivière.

Invités et chasseurs sur le bord de l'eau pendant le bouchage du terrier.

❦

L'otter-hound qui s'emploie pour la chasse à la loutre semble être le produit du croisement du Talbot avec un griffon à poil dur ; il a beaucoup d'analogie, sauf pour la robe, avec le blood-hound, dont nous avons déjà eu l'occasion de parler aux lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Ce chien doit être d'une symétrie parfaite, fortement bâti, dur à la fatigue, résistant et doué d'un nez remarquable. La couleur de la robe est généralement grise ou cendrée, avec des tâches noires plus ou moins nettes. Généralement, les otter-hounds ont comme auxiliaires des Skye-

terriers ou terriers de l'île de Skye, sortes de terriers bassets à jambes droites, aux poils gris d'acier longs et rudes, aux oreilles droites.

La loutre a filé, la meute, à l'eau, lui donne la chasse.

Pour chasser la loutre, point n'est besoin de grandes connaissances, ni de frais considérables : trois ou quatre hommes à pied, quelques skyes-terriers, une vingtaine d'otterhounds si les eaux à chasser sont profondes; la moitié, s'il s'agit de petits cours d'eau, y suffiront amplement.

Mais pour que cette chasse procure tout l'agrément qu'elle comporte, il est indispensable qu'elle soit bien conduite, car l'oubli de certaines précautions pourrait tout compromettre. Il convient tout d'abord de proscrire les armes à feu ; elles sont absolument inutiles et pourraient être dangereuses pour les chiens et pour les gens : il suffira qu'on s'arme de pieux légers et d'une certaine longueur.

Pendant le jour, les loutres — qui sont, ne l'oublions pas, de la même famille que les blaireaux, les martes, les putois, etc. — restent sous terre ; on les aperçoit rarement. Leurs terriers sont dans les berges élevées et, comme ceux des blaireaux, ils ont plusieurs étages et toujours deux sorties, l'une du côté de l'eau pour fuir, l'autre du côté de la terre pour respirer. On reconnaît la présence des loutres à leurs *éreintes* — nom qu'on donne à leurs excréments — qu'elles déposent ordinairement sur les pierres blanches du canton qu'elles fréquentent, et aussi la trace de leurs pieds laissée dans le sable ou sur les terres détrempées. Ces traces affectent une forme spéciale qu'il n'est pas possible de confondre avec celles d'aucun autre animal. Enfin, il est facile de se rendre compte si le terrier est habité, si les entrées sont pratiquées ou battues.

Pour chasser à la loutre, il faut y consacrer au moins le quart de son « temps cynégétique » — permettez-moi cette expression — c'est-à-dire qu'il faut s'en occuper, non seulement au moment de la chasse, mais, par intervalles, toute l'année. Quand la terre est couverte de neige, c'est le moment d'étudier les mœurs et la demeure des loutres et, lorsque l'on rencontre une piste, il ne faut pas craindre de la suivre avec persistance, même si elle vous mène loin ; cependant, si les eaux sont glacées, on est assuré de *rembucher* l'animal ; il convient alors de noter avec soin le terrier de l'animal, afin de le retrouver en bonne saison.

Vers la fin mai, il faudra visiter de nouveau les demeures et l'on reconnaîtra alors à l'herbe foulée des prairies si elles sont toujours fréquentées. Abstenez-vous toutefois de vous faire accompagner dans cette visite par un chien, il pourrait flairer les terriers et même y entrer et faire déménager les habitants dont le nez est d'une extrême finesse.

Lorsque le jour de la chasse a été fixé, le maître d'équipage se rend sur les lieux et dresse lui-même le plan d'attaque. Il détermine avec son piqueur les points qui devront être occupés par l'équipage et aussi par les invités ; ces derniers doivent tout voir, être utiles au besoin, et ne point gêner les opérations.

L'équipage sera divisé en deux relais volants. Le premier placé à 100 mètres en avant du terrier, le second à la même distance au-dessous de lui. Ces distances ne sont pas absolues, elles peuvent être modifiées de façon à ce que ces relais soient en face d'eaux peu profondes et bien éclairées, autant que possible dans des *lagunes*. Cependant, il importe que le premier relai soit au moins à 50 mètres du terrier ; plus rapproché, il pourrait empêcher l'animal de vider sa demeure.

A chaque relai, il faut deux hommes, l'un pour tenir la harde, le second pour surveiller le passage. Le piqueur chef devra se tenir au premier relai, un homme sera placé à 50 mètres en avant du terrier pour veiller et avertir, enfin un autre sera posé sur la berge au-dessus du terrier, et dès que la bête sera sortie, il devra aller boucher solidement les ouvertures du côté de l'eau avec des fagots ou mieux avec un grillage en fer préparé spécialement

La piste était bonne, le skye est au terrier, il va sortir, la meute attend.

Ligne de chasseurs coupant la retraite de la loutre dans un petit bras de la rivière.

Un défaut. A droite ? à gauche ? Par où la loutre a-t-elle passé ?

d'avance. Enfin le relai de skyes, dans une boîte bien close sera placé sur la rive à 20 mètres du terrier et masqué par un buisson ou un rocher et *sous le vent* ; ceci est très important afin de ne pas empêcher l'animal de sortir.

Le jour venu, bêtes et gens occupent leurs positions de combat, en ayant grand soin de ne pas passer sur le terrier et d'observer le plus grand silence.

Après s'être assuré que chacun est à son poste, le maître d'équipage prendra le moins mordant de ses skyes-terriers, et après l'avoir muni d'un collier à grelots, il l'introduira dans l'ouverture supérieure du terrier ; puis il prêtera l'oreille en observant le plus complet silence ; c'est un moment solennel et décisif. Si la bête surprise et effrayée par cette visite inattendue, vide sa demeure, tout est pour le mieux ; si au contraire elle résiste, il faudra aussitôt faire appuyer le premier skye par un second, alors très mordant, et même par un troisième si le terrier paraît grand ; les autres skyes seront conservés pour relayer ceux-ci dans le cas où la bête résisterait encore ; il est d'ailleurs fort rare que plus de trois chiens puissent utilement opérer ensemble au terrier de la loutre.

Hallali ! Hallali ! la bête est prise ! et la meute est récompensée par une curée chaude.

Dès que l'animal aura été chassé de sa retraite, l'homme en vigie sur le terrier signalera sa sortie et la direction prise par lui, et il se mettra aussitôt à l'eau pour cacher les issues du terrier et empêcher tout retour. On reconnaîtra la marche de la loutre sous l'eau à son sillage et aux bulles d'air qui se dégageront d'elle. Le piqueur découple aussitôt son premier relai afin de maintenir l'animal en amont des chiens, le deuxième gardant sa position pour le cas où la loutre parviendrait à passer en plongeant sous les chiens et à gagner l'aval, auquel cas, le surplus des chiens doit être de suite découplé afin d'arrêter l'animal et de rallier au-dessous de lui le surplus de la meute.

La lutte pourra se prolonger, car la bête connait plus d'une ruse. Après avoir plongé et replongé, marché au fond de l'eau, parfois à une très grande distance, cherché un refuge ou un abri sous les rochers, dans les racines des berges, voire dans un arbre creux, un vieux *trognard*, si elle parvient à découvrir une retraite inaccessible aux grands chiens, il faudra avoir de nouveau recours aux skyes et l'attaquer de force. En prévision d'un incident, il faut avoir sous la main les outils nécessaires pour venir en aide aux chiens en défonçant la retraite et forcer l'animal à reprendre l'eau ; la chasse recommence alors avec un nouvel acharnement et après quelques tentatives désespérées pour se dérober aux chiens, l'animal, voyant

Personne n'aura eu les honneurs de la peau et de la bête, il ne reste plus que la carcasse !

ses ruses inutiles, se décidera à leur livrer un combat en règle ; la loutre les attirera dans les eaux profondes garnies de rochers, de plantes, de racines et là elle les attaquera avec furie, leur fera des morsures dangereuses et cherchera à les noyer ; à ce moment, il faut appuyer fortement les chiens de la voix et de la trompe et la bête prise, les laisser faire eux-mêmes curée chaude sans toucher à l'animal. C'est le meilleur moyen d'encourager les chiens, de doubler leur ardeur, et de les mettre bien dans la voie.

PAUL MÉGNIN.

(Clichés G. Baker.)

Ralliement ! la chasse est terminée.

La Corrida interrompue

Les organisateurs des courses de taureaux de La Barre, sont décidément des gens peu chançards. La journée du 1er octobre avait été empêchée par une pluie formidable, celle de dimanche dernier, qui s'annonçait fort bien, a été interrompue par un accident auquel on était loin de s'attendre.

Près de dix mille personnes s'étaient rendues aux arènes pour assister à ce spectacle nouveau pour la plupart des Parisiens, les courses de taureaux. La petite commune de Deuil était en fête ; le soleil était splendide, les toros bien à point et tout promettait une journée superbe.

Le premier toro, un superbe animal noir, *Romito*, venait à peine de pénétrer dans le *redondel* ; quelques passes avaient été faites, quand, tout à coup, la bête fonce droit devant elle, d'un bond prodigieux, saute par dessus la première barrière et retombe lourdement dans le promenoir en pleine foule. La barrière cède sous son poids...

Affolement, panique! Mais l'animal ne songe qu'à prendre le large. Par une porte ouverte, il arrive au dehors. C'est alors une poursuite folle; gendarmes, picadors, toreros, courent, se précipitent à sa poursuite. Les braves pandores font une décharge générale sur le pauvre taureau qu'un brigadier achève d'un coup de baïonnette.

Le matador gendarme va-t-il être poursuivi pour contravention à la loi Grammont ?

Nos photographies prises au milieu du désarroi général donnent une idée suffisante des diverses phases de la scène.

J. W.

(Cliché Bogaert. jumelle Mackenstein.)

La foule se précipitant dans la direction où le *toro* s'est enfui, pour assister à la chasse que vont lui donner les toreadors et les gendarmes.

(Cliché Boisdon.)

L'aspect de la barrière par dessus laquelle le *toro* a sauté.

(Cliché Boisdon.)

M. de Lucenski (x) demandant au sous-préfet de Pontoise (o) l'autorisation de continuer la *corrida*.

(Cliché Bogaert, jumelle Mackenstein.)

Le *toro* vient d'être massacré à coups de revolver. La *spada* Felix Robert va lui donner le coup de grâce.

Le Passage des Rivières au moyen de Radeaux

Depuis longtemps déjà on a essayé différentes manières de faire passer à une troupe en marche les cours d'eau les plus larges.

Il est essentiel, à notre époque où la guerre sera au début principalement, une lutte de vitesse, que les passages de rivières s'effectuent le plus vite possible. Or, on n'a pas toujours le temps d'aller à la recherche d'un pont.

Dernièrement, le capitaine Habert, du 15e chasseurs, a inventé un appareil qui tout en étant très simple, n'en est pas moins appelé à rendre de très grands services en campagne. Cet appareil consiste tout simplement en espèces de grands sacs en toile recouverte de cachou, ce qui la rend complètement imperméable.

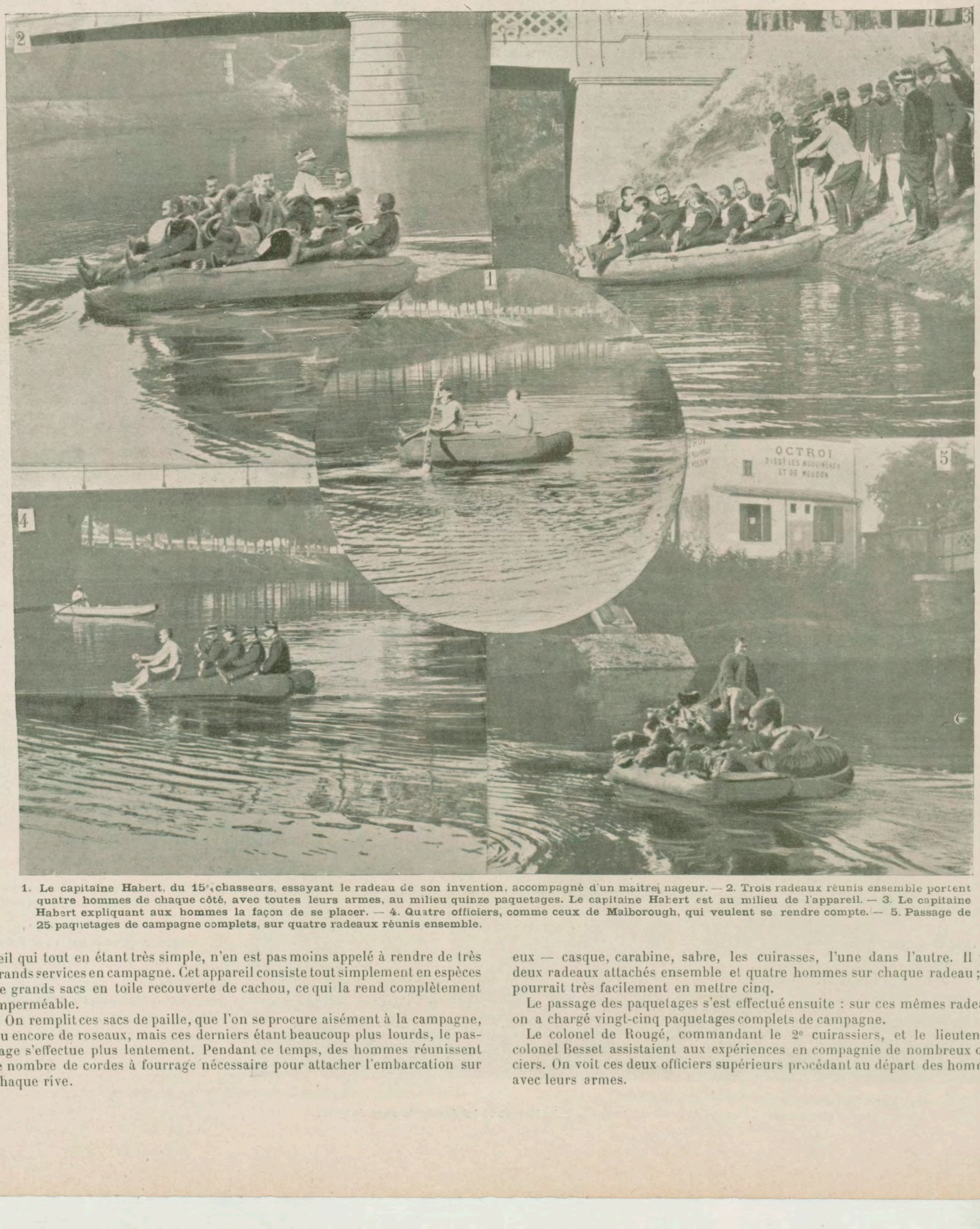
On remplit ces sacs de paille, que l'on se procure aisément à la campagne, ou encore de roseaux, mais ces derniers étant beaucoup plus lourds, le passage s'effectue plus lentement. Pendant ce temps, des hommes réunissent le nombre de cordes à fourrage nécessaire pour attacher l'embarcation sur chaque rive.

Le 2e régiment de cuirassiers a exécuté dernièrement la traversée de la Seine à Billancourt à l'aide de ces appareils; et il a pu reconnaître et apprécier tous les avantages qu'ils ont sur tous ceux employés jusqu'à ce jours.

Une de nos photographies représente le capitaine Habert expliquant aux hommes la façon de se placer avec leurs armes : on peut remarquer qu'ils sont à cheval les uns derrière les autres, et ont chacun leurs armes devant eux — casque, carabine, sabre, les cuirasses, l'une dans l'autre. Il y a deux radeaux attachés ensemble et quatre hommes sur chaque radeau ; on pourrait très facilement en mettre cinq.

Le passage des paquetages s'est effectué ensuite : sur ces mêmes radeaux on a chargé vingt-cinq paquetages complets de campagne.

Le colonel de Rougé, commandant le 2e cuirassiers, et le lieutenant colonel Besset assistaient aux expériences en compagnie de nombreux officiers. On voit ces deux officiers supérieurs procédant au départ des hommes avec leurs armes.



1. Le capitaine Habert, du 15e chasseurs, essayant le radeau de son invention, accompagné d'un maître nageur. — 2. Trois radeaux réunis ensemble portent quatre hommes de chaque côté, avec toutes leurs armes, au milieu quinze paquetages. Le capitaine Habert est au milieu de l'appareil. — 3. Le capitaine Habert expliquant aux hommes la façon de se placer. — 4. Quatre officiers, comme ceux de Malborough, qui veulent se rendre compte. — 5. Passage de 25 paquetages de campagne complets, sur quatre radeaux réunis ensemble.

Le passage des chevaux. Au premier plan, on distingue très bien les trois radeaux remplis de paille.

Trois radeaux unis ensemble ont pu emmener de chaque côté quatre hommes soit huit en tout — toujours avec toutes leurs armes — et au milieu, quinze paquetages de campagne complets. Le capitaine Habert fait la traversée avec eux, assis sur les paquetages.

Après le passage des hommes, armes et paquetages, on a exécuté le passage des chevaux : on en attache un au radeau, puis on lâche les autres la bride sur le cou. Ces derniers suivent leur camarade, et trouvent à leur arrivée, des cavaliers qui les reçoivent.

C'est un spectacle très curieux dont notre photographie prise sur le vif donne très bien une idée.

A la suite de ces différentes expériences, on a reconnu que la manière la plus simple et la plus rapide, pour faire passer une rivière à une troupe de cavalerie en campagne est celle-ci : on se sert de trois appareils réunis ensemble : au premier voyage, les cavaliers seuls font la traversée, cinq hommes sur chaque radeau. Ces quinze hommes aideront ensuite au débarquement de leurs camarades.

A tous les voyages suivants on fait suivre les hommes par leurs chevaux, en ayant toujours soin d'en attacher un derrière l'appareil. Donc, en un seul voyage on peut faire passer : dix hommes, avec toutes leurs armes, dix paquetages complets, et dix chevaux qui suivent derrière.

On peut également faire passer des voitures, en jetant un pont sur plusieurs de ces appareils en ayant soin toutefois d'attacher solidement chaque radeau au pont.

Une fois le passage terminé, on vide les sacs, on les plie après les avoir pressés et ils sont prêts à recommencer.

On peut reconnaître, pour conclure, que cet appareil est surtout remarquable à cause du grand poids qu'il peut supporter, qu'il est simple, d'un emploi et d'un transport très facile, ce qui en rend la pratique aisée.

ROLLAND.

LE CRITÉRIUM DES DÉCHAINÉS

Cette course, réservée aux tricycles avec remorque ou avant-train et occupés par deux personnes, sera disputée dans le courant du mois de novembre.

Les chaînes et les pédales seront préalablement enlevées aux tricyles.

Le parcours, très accidenté, sera de 100 kilomètres avec départ et arrivée aux environs de Paris.

Cinq cents francs de prix en espèces seront distribués.

Clôture des engagements : 10 novembre.

Droit d'engagement : 10 francs.

Le départ de huit hommes avec toutes leurs armes.
Sur la rive, le colonel de Rougé, commandant le 2e cuirassiers et le lieutenant-colonel Bresset.

Les Grands Yachts Français

« LE VALHALLA »

Ce yacht, qui appartient au comte Boni de Castellane, est le plus grand yacht battant pavillon français et l'un des plus grands qui soient à flot ; comme tonnage il occupe actuellement le quatrième rang sur la liste du Lloyd, où le précèdent : *Valiant* (2184 tx), à M. W.-A. Vanderbilt, *Nahma* (1806 tx), à M. R. Goëlet, et *Varuna* (1564 tx), à M. Higgins.

Le *Valhalla* arrive immédiatement après avec 1490 tx, et se trouve ainsi classé avant le *Niagara*, à M. Howard Gould, qui jauge 1445 tx. Comme le montre la photographie, le *Valhalla* est un trois-mâts à vapeur à la fois élégant et puissant. Construit en 1892 dans les chantiers Ramage et Ferguson, à Leith, pour le compte de M. J. Laycock, il devint en 1897 la propriété du comte Boni de Castellane qui a déjà fait à son bord d'intéressants voyages.

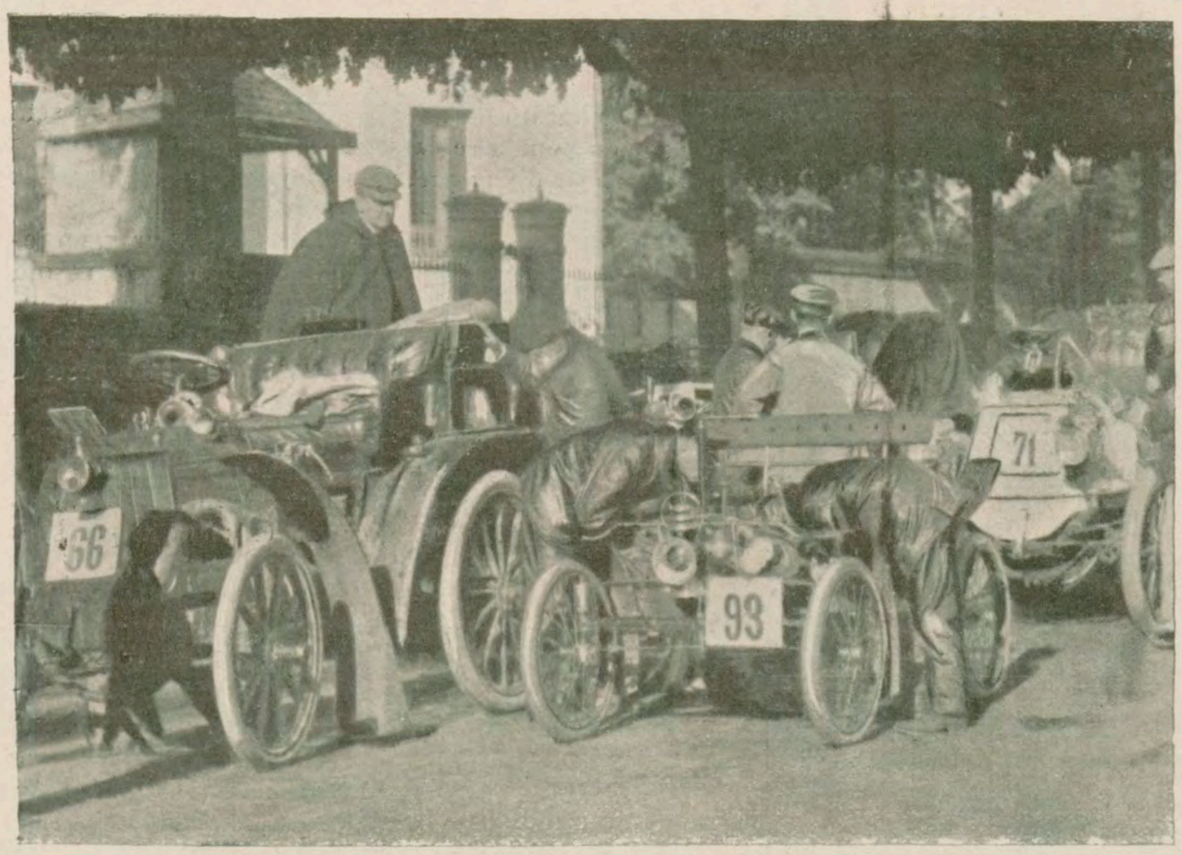
Ce grand et beau yacht mesure 73 mètres de longueur totale, 11 m. 35 de largeur et 6 m. 30 de creux, et est pourvu d'aménagements intérieurs des mieux compris, qui en font un *home* flottant des plus confortables.

HENRI PHILIPPE.

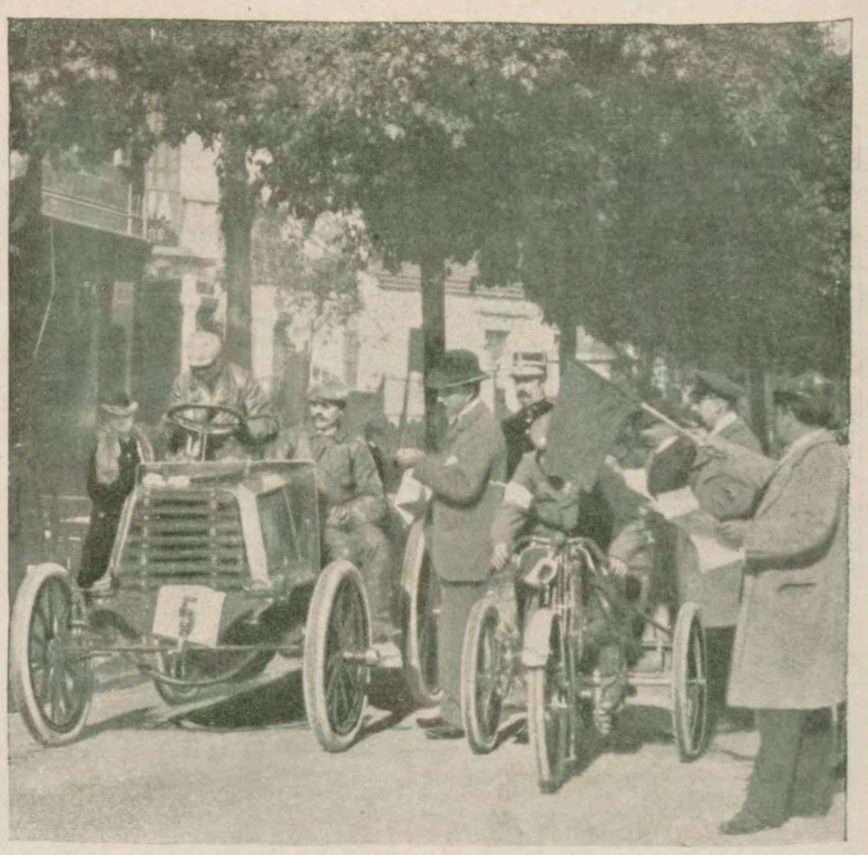
(*Cliché G. Richard.*)

Le *Valhalla*, au comte Boni de Castellane.

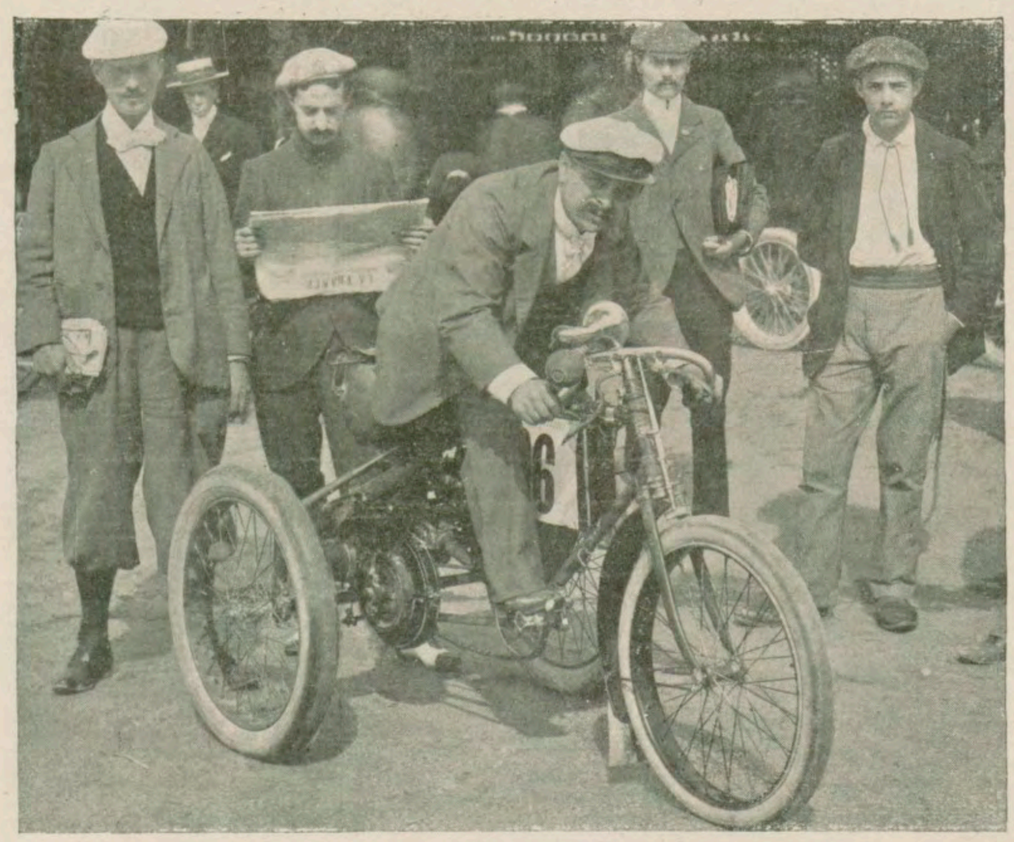
Nous publierons dans notre prochain numéro un compte rendu illustré du Critérium International et du Grand Prix du Conseil Municipal.



(Cliché Panajou.)
Sur le boulevard de Bègles avant le départ des coureurs de vitesse. (Bordeaux, 1er octobre)

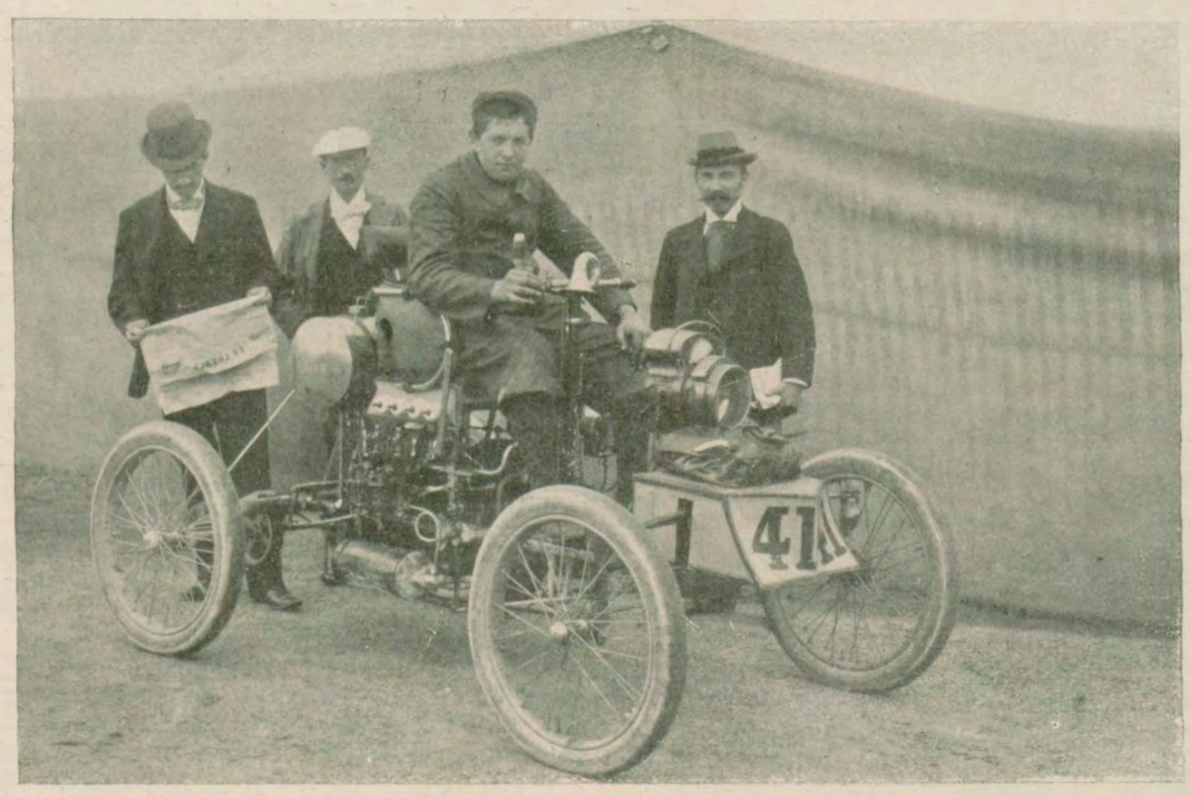


(Cliché Panajou.)
Le baron de Berg, starter, donnant le départ simultanément à une voiture et à un motocycle.



(Cliché Ouvrard, phot. Biarritz.)
Couderc, le premier motocycliste touriste arrivé à Biarritz.

(Cliché Ouvrard, phot. Biarritz.)
Au concours d'élégance du 2 octobre, à Biarritz. Une voiturette bien garnie.



(Cliché Ouvrard, phot. Biarritz.)
Ravenez, premier des voiturettes, vitesse, ayant accompli le parcours en 6 h. 23 m.

(Cliché Ouvrard, phot. Biarritz).
Bertin, premier des motocyclistes, vitesse, couvrant la distance en 4 h. 40.

BORDEAUX - BIARRITZ (280 kilomètres).

La course Bordeaux-Biarritz organisée par l'Automobile-Club bordelais s'est disputée les 30 septembre et 1er octobre. Elle comportait pour les touristes deux étapes, avec coucher à Mont-de-Marsan. La multiplicité des catégories a rendu le classement un peu compliqué. Il s'est établi ainsi : *Vitesse*. Voitures : 1. Levegh en 4 h. 24 m. 2. Antony en 4 h. 31 m. 30 s. Motocycles : 1. Bertin en 4 h. 40. *Touristes*. Voitures, classe A : 1. Lafitte, en 7 h. 17 m. ; classe B, 1. Knopp, en 8 h. 48 m. Motocycles, 1. Cuzacq, en 7 h. 35 m. La vitesse moyenne de Levegh, premier des voituristes, est de 63 kil. 636 à l'heure.

TIR DE DAMES

Le Sport triomphe partout.

Il a séduit jusqu'à la femme. Il l'a conquise toute..... et s'il l'a conquise, c'est parce qu'il est digne d'elle — et cela ne peut que le rehausser à nos yeux.

La presse entière a parlé des *tireuses* de Cabourg.

Mme de B...

Le *Matin* leur a consacré un article..... de tête, s'il vous plait! Dans cet article, il y avait même quelques hérésies amusantes : l'auteur confondait la carabine et le fusil de chasse, le tir aux pigeons artificiels et celui aux pigeons vivants, etc; mais il reconnaissait le vif succès obtenu par les hardies sportswomen de Cabourg, qui ne manqueront sûrement pas de faire de nombreuses prosélytes.

Car, en vérité, est-il rien de plus ravissant qu'une jolie femme, portant l'arme à l'épaule, dans un mouvement qui fait valoir la souplesse et la finesse de sa taille? Oui, est-il rien de plus charmant que la grâce toute naturelle avec laquelle une lady manie le fusil?

Certes, je ne veux point critiquer nos cyclewomen. Il en est qui sont d'une élégance impeccable; mais pourtant il semble que, en général, la bécane n'inspire pas beaucoup les grandes couturières et les tailleurs pour dames.

Au contraire, la *tireuse* ne manque jamais de *chic* : Pas de jupe courte, pas d'horribles culottes pour le shooting!

A Cabourg, toutes prenaient part aux séances du Club dans les plus délicieux costumes. Et encore, la plupart des aimables *tireuses* se plaignaient d'avoir été prises à l'improviste : « Si nous avions sû trouver ici, sur la plage même, un stand si coquet, nous serions venues avec des toilettes *ad hoc*, qui nous eussent permis d'être plus à l'aise pour tirer..... Ce sera pour l'année prochaine!..... »

Ainsi donc, nous verrons sans doute en 1900, des créations de Paquin, de Worth, et autres couturiers selects, pour les pratiquantes du tir aux pigeons, et la Mode Sportive s'enrichira ainsi de nouveaux chefs-d'œuvre de bon goût.

Mme P..., la gagnante du championnat. Chacune a sa position préférée.

En attendant, et quoiqu'elles ne fussent point « équipées » comme elles l'eussent tant aimé (la femme est toujours heureuse d'avoir une occasion de se faire faire quelque nouvelle toilette), elles ont fort bien tiré durant la saison dernière, les tireuses de Cabourg!

Elles ont même vivement contribué, par le charme que la plus belle moitié du genre humain répand toujours autour d'elle, à mettre à la mode le pittoresque stand installé presque au centre de la fameuse plage du Calvados, sur l'initiative d'un zélé shooter, M. Louis Marc.

Tous les jours, des poules étaient disputées avec ardeur par ces « Chevalières du Guidon » qui, soit dit en passant, méritent doublement ce titre, puisque toutes elles sont aussi des fanatiques de l'autre guidon, celui de la bicyclette ou de l'automobile.

Mlle Marthe L.

Parmi celles qui se sont distinguées dans ces poules, il faut citer en première ligne : Mme P... qui, très sportivement et très généreusement offrit aux pauvres de Cabourg l'un des prix qu'elle remporta; puis Mmes L..., de B..., M..., etc., sans oublier la gracieuse artiste Marguerite Ugalde, qui brûle les cartouches comme elle brûle les planches.

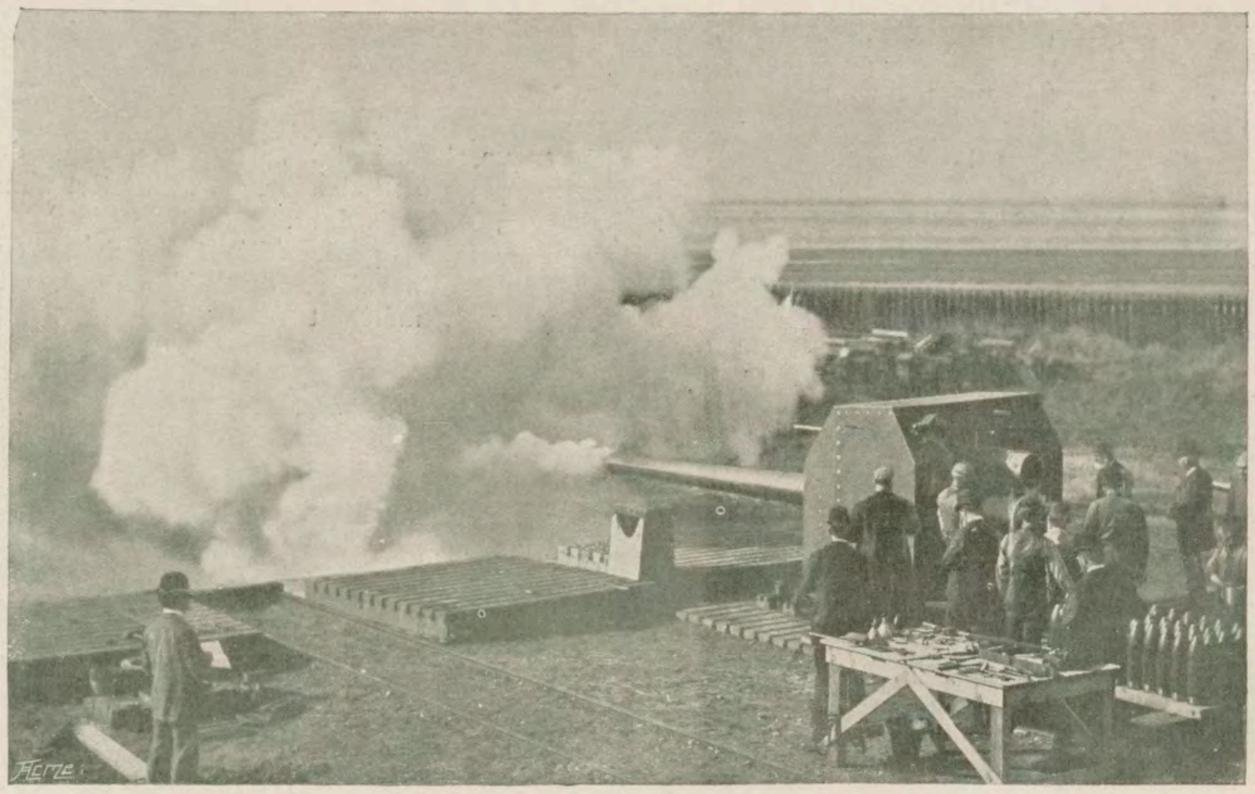
Je dois ajouter que, pour couronner ces diverses épreuves, un championnat féminin fut organisé et que Mme P..., affirmant ainsi sa supériorité, le gagna par un tir magnifique.

Reste maintenant à savoir si nos jolies Parisiennes n'auront pas bientôt, près de la Capitale, leur club de tir à l'oiseau artificiel.

Je sais maintes femmes du monde, ayant accompli de véritables prouesses à la chasse, qui seraient ravies de pouvoir pratiquer, toute l'année, le nouveau sport si amusant dont il est question dans cet article.

Paul Manoury.

Un groupe de tireuses.



Les essais.

Blindage contre Canon

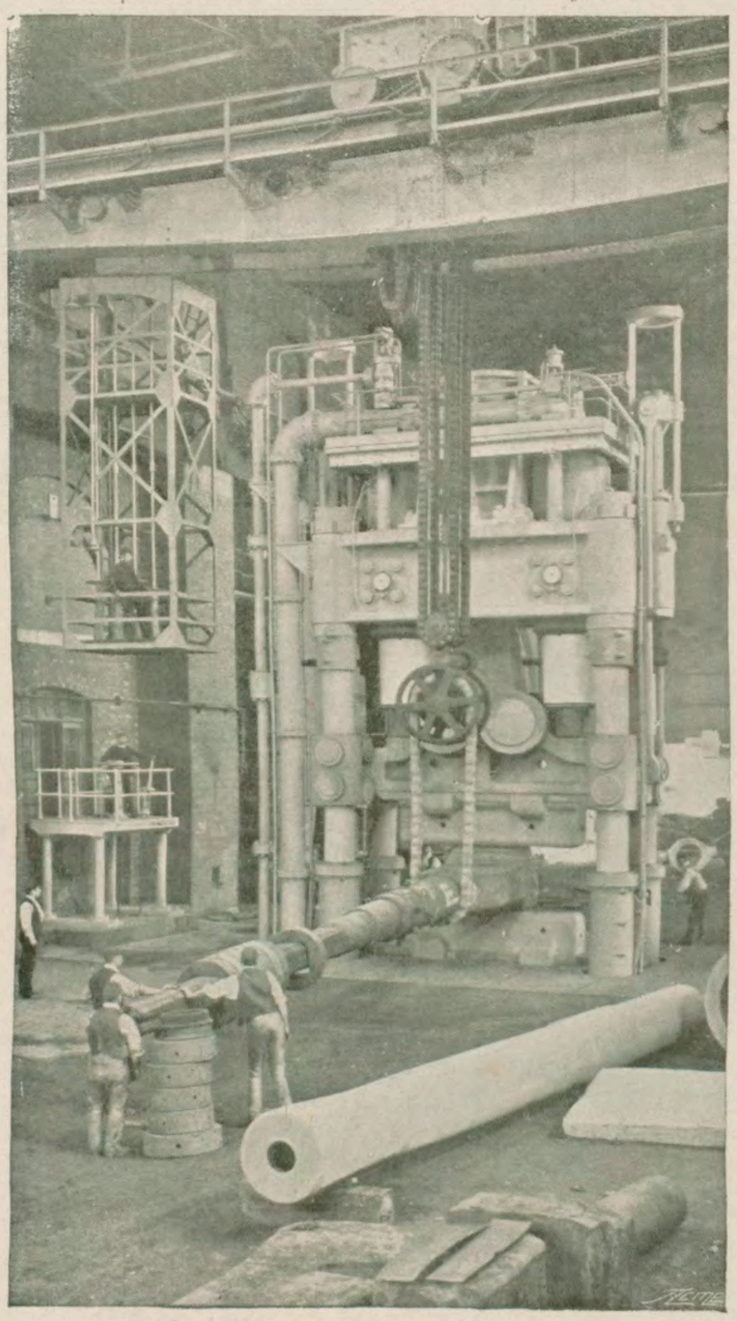
Dans toutes les expositions universelles, et cela depuis de bien longues années, les visiteurs ont pu voir — soit dans les stands de grandes fonderies particulières, soit dans les pavillons de la marine ou de la guerre — deux étiquettes... légèrement contradictoires :

« Blindage n'ayant jamais pu être traversé par aucun projectile. »

Et à côté : « Obus ayant traversé les plus forts blindages existants. »

Ce duel acharné entre l'attaque et la défense, entre l'actif et le passif, date de la création des armes à feu.

Dès qu'un marin bien avisé eut fait la judicieuse remarque que l'armure, si peu pratique aujourd'hui, pourrait être d'une précieuse utilité pour les navires, la lutte s'engagea.



La presse hydraulique à forger.

Dès qu'un canon fut trouvé, dont s'exerçaient les terribles et puissants effets, un fabricant présentait aussitôt une plaque métallique de blindage, devant laquelle le projectile s'écrasait sans nuire; le mois suivant les inventeurs d'engins meurtriers découvraient qui un explosif, qui un canon rayé lequel brisait comme verre ce blindage jugé invulnérable.

Et les choses durèrent... et durent encore.

En Angleterre, ce duel gigantesque met en ligne deux formidables concurrents : MM. C. Cammell et Cie de Scheffield, fabricants de blindages, et MM. Sir W. Cr. Armstrong, Whitworth et Cie Limited, de Newcastle, qui fabriquent des canons destinés à percer les blindages perfectionnés de la première maison.

Et le gouvernement anglais attendait les résultats, pointait les coups, désirant faire une commande à celui qui sortirait vainqueur de cette joute de géants.

C'est la fabrication du blindage qui jeta le gant : « Voilà certaine petite plaque de 22 pouces dont vous me direz des nouvelles; tâchez donc de la percer! »

Les fabricants de canons travaillèrent, durcirent leurs projectiles et dirent simplement : « Voilà! » et la plaque de 22 pouces fut percée comme fromage blanc!

La maison Cammell, en 1877, essaya des feuilles d'acier durci, doublées de fer brasé, et là, les canons se déclarèrent vaincus; le gouvernement adopta le blindage.

Ce fut un court triomphe, et un beau matin, Armstrong et Cie, sortirent certain canon qui envoya un projectile droit au travers de la plaque d'acier blindé.

Cammell et Cie grincèrent des dents, travaillèrent, songèrent qu'un alliage à base de nickel durcirait ses cuirasses, créèrent une belle plaque, d'une épaisseur de 10 pouces et s'écrièrent : « Percez-là donc cette fois! »

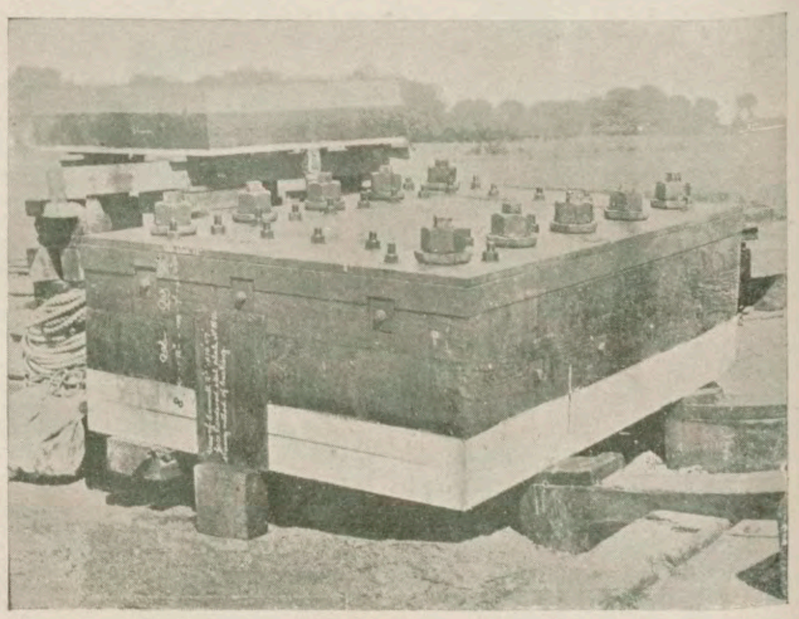
La manche resta au blindage.

On créa alors un monstre, un géant de 110 tonnes, lequel, avec une charge de 960 livres, envoyait comme une plume, un projectile du poids coquet de 813 livres, qui balayait tout ce que la main des hommes avait pu créer comme protecteur.

Peut-être un nouveau métal plus dur fera-t-il son apparition, et lorsque l'aluminium baissera de prix, certains alliages qui sont à l'étude, donneront-ils le résultat rêvé.

La maison Armstrong, dont les productions progressives en ont fait l'une des plus importantes du monde entier, mit à l'étude des modèles nouveaux : la matière poreuse qui subsistait après la fonte était d'une défectuosité dangereuse.

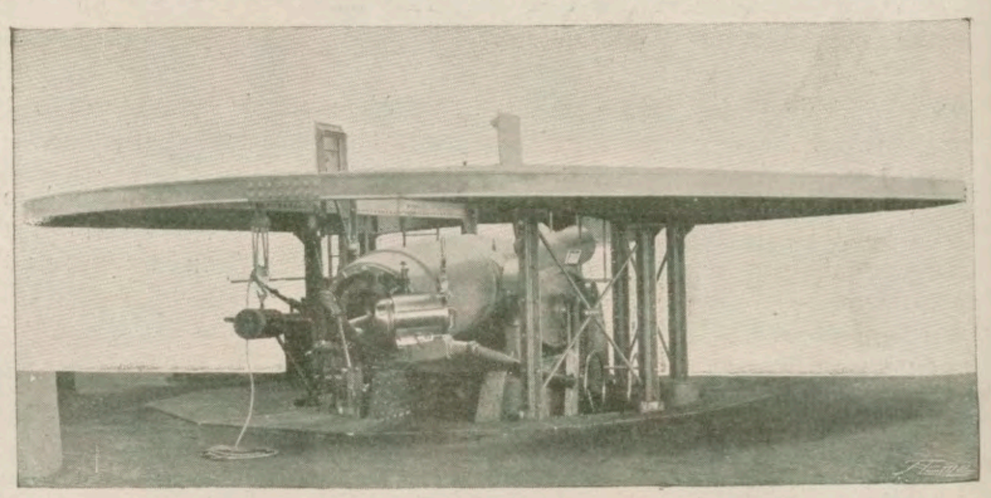
Le fabricant résolut d'obtenir de la résistance en superposant les couches d'acier en les forgeant; le résultat fut couvert de succès. Il les garnit en outre d'une cuirasse de fils d'acier (plus de 105 milles par canon!) et de tubes extérieurs garantissant l'arme contre la courbure longitudinale après le choc de départ du projectile.



Une cible de belle taille.

Le canon récent de 51 tonnes envoie un obus à la vitesse considérable de 2700 pieds (8100 mètres) par seconde, soit 1652 milles à l'heure ou en kilomètres : 2557!!

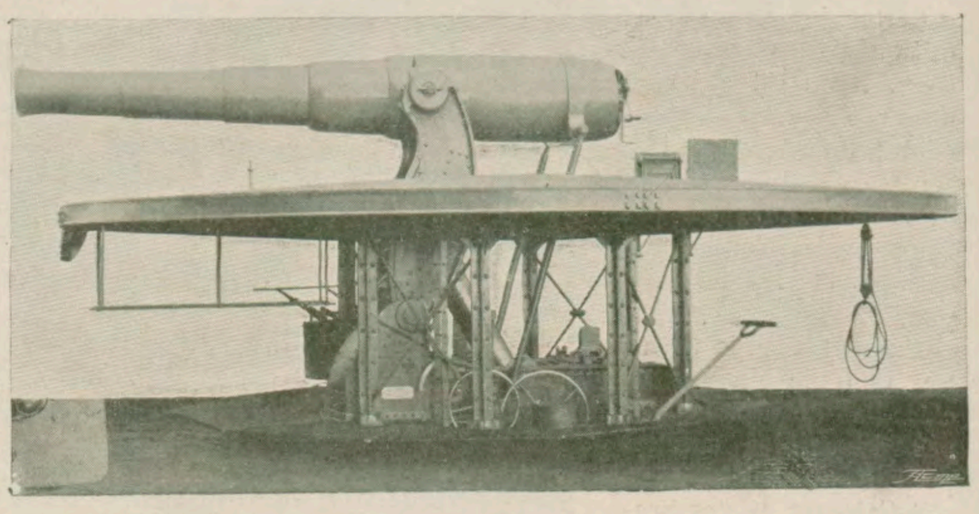
Cammell et Cie opposèrent à ce canon une plaque, dite Cammell-Harvey, faite d'acier trempé à une température particulière et d'une résistance admirable; elle fut fort endommagée aux essais, mais ne fut percée qu'après des efforts répétés qui coûtèrent 2.500 francs.



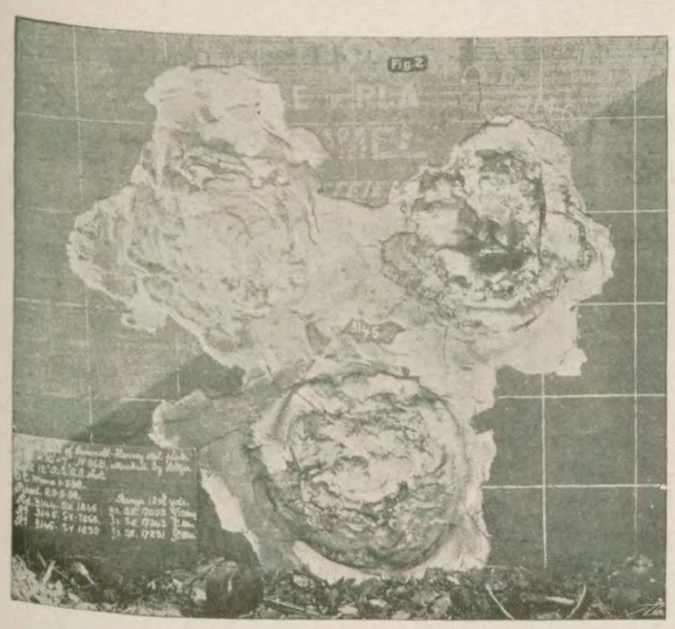
Le canon invisible prêt à être chargé.

C'eut été parfait et on aurait pu en Angleterre faire le « ouf! » de la parfaite sécurité... lorsque la maison Krupp éleva la voix, elle avait des plaques de blindages supérieures et défiait tous les projectiles.

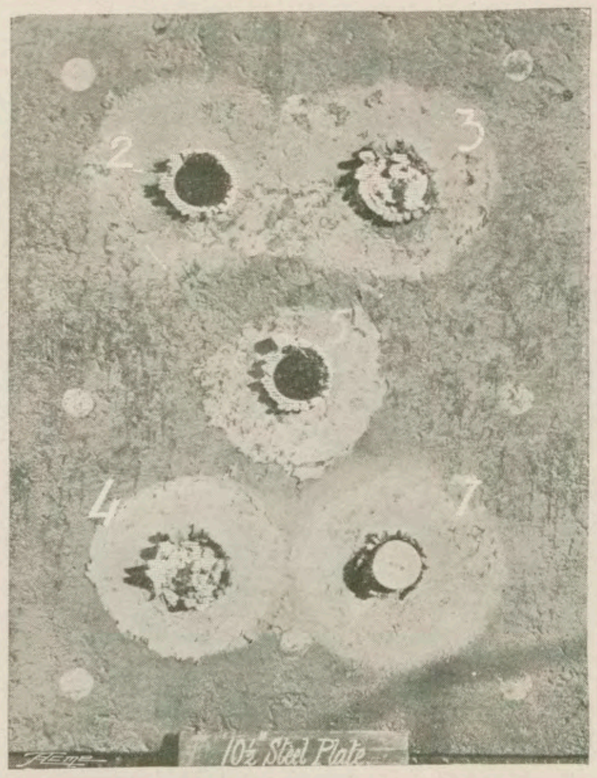
Les obus du canon le plus considérable sont pulvérisés contre cette cuirasse invulnérable.



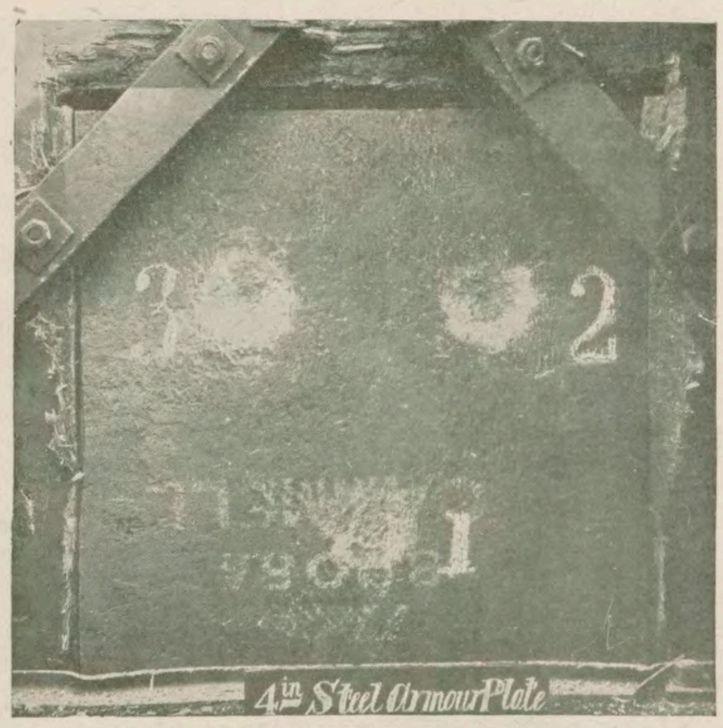
Le même en poste de combat, prêt à faire feu.



Le dégat d'un obus de 719 livres.



Ce que peut faire un obus de cent livres.



L'envers de la cible après le choc d'un boulet de 50 livres, sur une plaque de nickel en acier de 4 pouces.

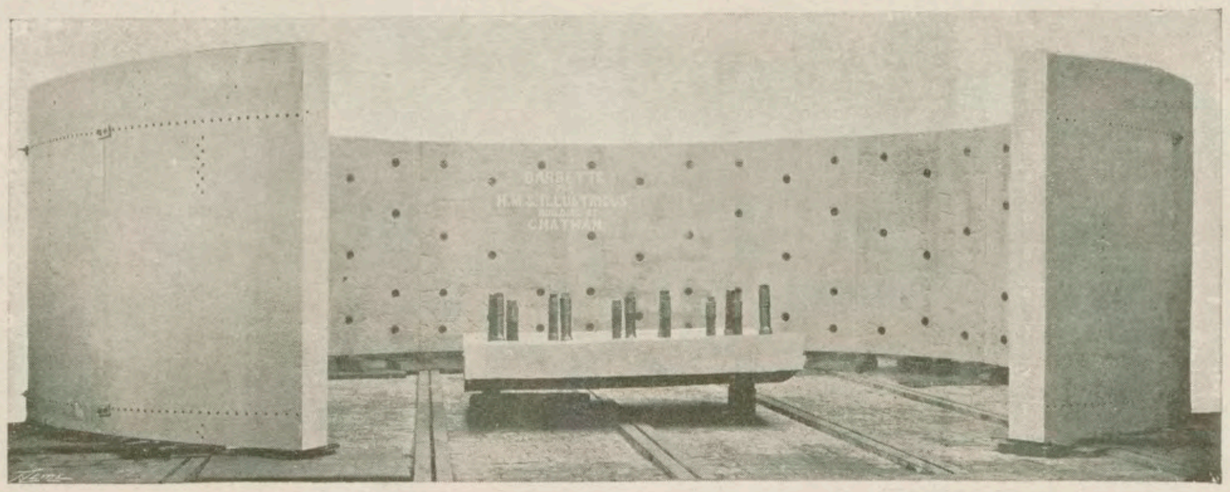
Le duel en est là.

La grosse difficulté est, on le devine, d'augmenter la résistance en diminuant l'épaisseur ; c'est ainsi qu'une ancienne plaque de 14 pouces de fer brasé équivalait à une plaque acier et fer, de 10 pouces 1/2 ; enfin le blindage le plus mince est celui de Krupp qui, avec l'impénétrabilité la plus parfaite, n'a que 7 pouces d'épaisseur.

On peut se faire une idée de ce qu'est la maison Cammel et Cie, l'une des redoutables jouteuses, en connaissant sa production annuelle — un rien ! — 2.000.000 projectiles, 20.000 tonnes — une plume ! — de matériel de guerre ; ses mines de charbon couvrent 2.000 ares de terrain ; elle emploie 12.000 ouvriers (avec la nouvelle loi sur les accidents du travail, et les Anglais en avaient l'équivalent, l'assurance de la maison vaudrait la peine qu'on s'y intéressât.

La grande maison de blindages a bardé de fer, de cuivre et d'acier 200 navires de la marine de la « Most Gracious Queen ». Nous reproduisons ici la presse hydraulique de cette fonderie géante : ce joujou, que peut mettre en mouvement la plus faible jeune fille, assène un coup d'une puissance de 6.000 tonnes ; les marteaux du forgeron doivent se sentir bien petits à côté de ce monstre qui suit son œuvre en silence et sans merci pour les aciers les plus durs.

Quand l'on songe aux sommes immenses qu'à dû dépenser la maison Cammell et Cie pour la transformation successive que nécessitait son matériel, suivant les phases progressives du duel dont j'ai parlé, on se rend facilement compte que les bénéfices doivent être plutôt appréciables et la caisse assez bonne ! C'est ainsi que les machines qui fabriquent la plaque de blindage actuelle, du procédé Krupp, ont coûté 250.000 livres sterling... soit 6 millions 250 mille francs... et des centimes ; or si le duel comptait une nouvelle reprise, la fonderie Cammell et Cie n'hésiterait pas, — n'en doutez point, — à refaire un nouveau matériel, quitte à abandonner les machines désormais devenues « vieux jeu ».



La barbette du cuirassé anglais *Illustrious*.

On pourrait, sans faire de politique, remarquer que notre belle marine n'a pas encore adopté le blindage Krupp... que nos vaisseaux de guerre, quoiqu'admirablement cuirassés, seraient plus facilement travestis en écumoires que n'importe quel cuirassé anglais.... mais je me garderais bien de dire cela car, dans ces colonnes, nous devons nous borner à raconter par l'image, sans trop critiquer ce qui existe.

Nous reproduisons ci-contre deux photogravures montrant le fameux canon Armstrong dont nombre de grands cuirassés anglais sont armés et qui est aménagé de façon à être chargé et mis au point sous le pont, en toute sécurité : il n'est mis en élévation que le temps strictement nécessaire au lancement du projectile, puis remis en batterie basse aussitôt : nous possédons des canons analogues, quant au mode de tir, mais d'une pénétration et d'un poids d'obus notablement moins forts.

La « barbette » du navire de guerre « *Illustrious* » que nous reproduisons également, est l'une des plus considérables qui soit ; son diamètre est de 36 pieds, sa hauteur, 10 pieds, et l'épaisseur des plaques de blindages de 14 pouces.

On voit par les gravures de cibles que nous reproduisons ici l'effet des projectiles sur les différentes plaques de blindages : sur cinq obus du canon de 100 livres, deux ont passé à travers la plaque de nickel comme dans la plus modeste motte de beurre ; deux autres sont restés en chemin, le cinquième n'a fait qu'attaquer le blindage. Dans la deuxième cible un obus de 50 livres n'a nullement endommagé l'armure de nikel aciéré de 4 pouces. Enfin, la fameuse plaque de Cammell-Krupp, de 11 pouces (celle qui décida de la victoire dans le duel blindage contre canon, les projectiles de 719 livres attaquent à peine la surface mais sont impuissants à la traverser de part en part : brisés en fragments, ces monstrueux engins gisent aux pieds de la cible comme le montre notre gravure.

On n'a pas dit le dernier mot relatif à l'armement des marines de guerre, en France, et quoiqu'on eut beaucoup étudié la question du blindage, il est certain que pour égaler la puissance de la flotte britannique de nouvelles et importantes modifications s'imposent.

Soyons sans inquiétude : nous... ou nos enfants les verrons.

GÉO-LANGE.

Le *Great Western*, sur lequel le capitaine Blackburn effectua la traversée de Gloucester (Massachusetts) à Gloucester (Angleterre).

D'Amérique en Angleterre sur une barque

Il existe deux *Gloucester*, l'un en Angleterre, l'autre au Massachusetts qui on le voit, ne se font pas de tort ni de concurrence, vu leur peu de proximité.

Le capitaine H. Blackburn effectua ce long voyage sur un petit bateau armé en cutter et gréé d'une seule grand voile : le " *Great Western* " qu'il montait seul. Il lui fallut soixante jours pour relier les deux ports de mer ; aucun incident grave ne vint troubler son voyage, si ce n'est un froid excessif.

P. Z.

Cordang partant pour son record de 24 heures. M. Frantz Netscher, ancien président de l'International Cycliste Association, (o) Chevallier manager de Cordang.

Les Grands Stayers

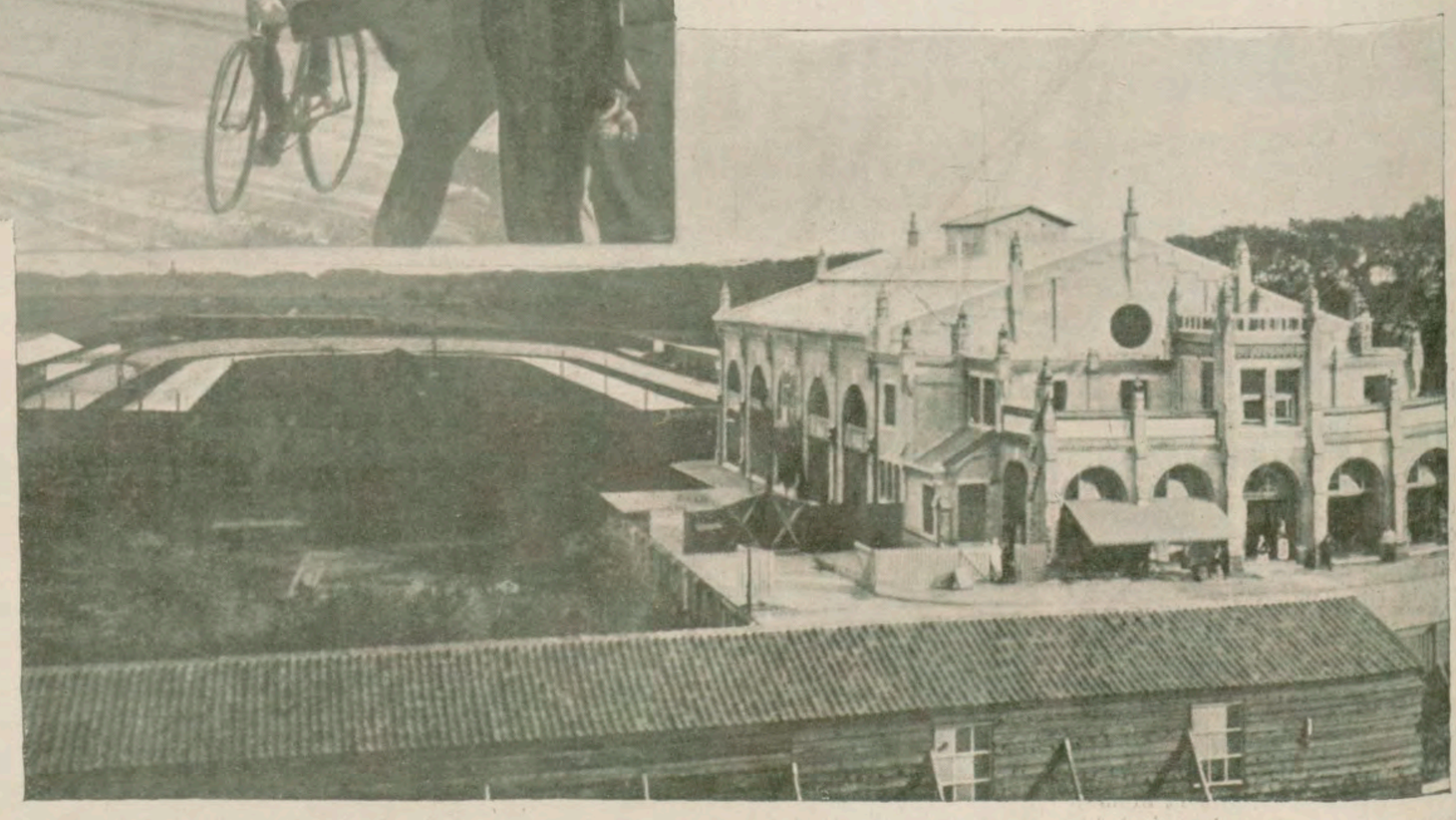
L'AUTOMNE est la saison par excellence des stayers, c'est l'époque à laquelle ils sont au mieux de leur condition, on les rencontres entre hommes d'égale valeur sont les plus intéressantes. Les mois qui voient la chûte des feuilles voient aussi celle des records.

Un formidable tombeur de records est le hollandais Cordang, depuis longtemps déjà sur la brèche et qui vient d'élever le record de 24 heures au chiffre colossal de 1 030 kilomètres. C'est à la Haye, sur la piste du Sportterrien que cette belle performance a été accomplie. Elle a donné lieu à un incident des plus compliqués. Cordang ayant été précédemment disqualifié par l'Union Vélocipédique de France pour n'avoir pas rempli ses engagements avec le Vélodrome du Parc des Princes, son record n'a pu être reconnu. D'autre part le chronomètreur M. G. Viterbo de Paris s'est vu suspendre de ses fonctions officielles par la commission sportive de l'Union pour avoir prêté son concours à un coureur disqualifié. Pendant plus de quinze jours les journaux spéciaux ont été remplis de discussions au sujet de cette affaire qui n'est pas encore terminée et promet de prendre des proportions importantes.

La voilà bien, « l'Affaire » du monde cycliste, la voilà bien !

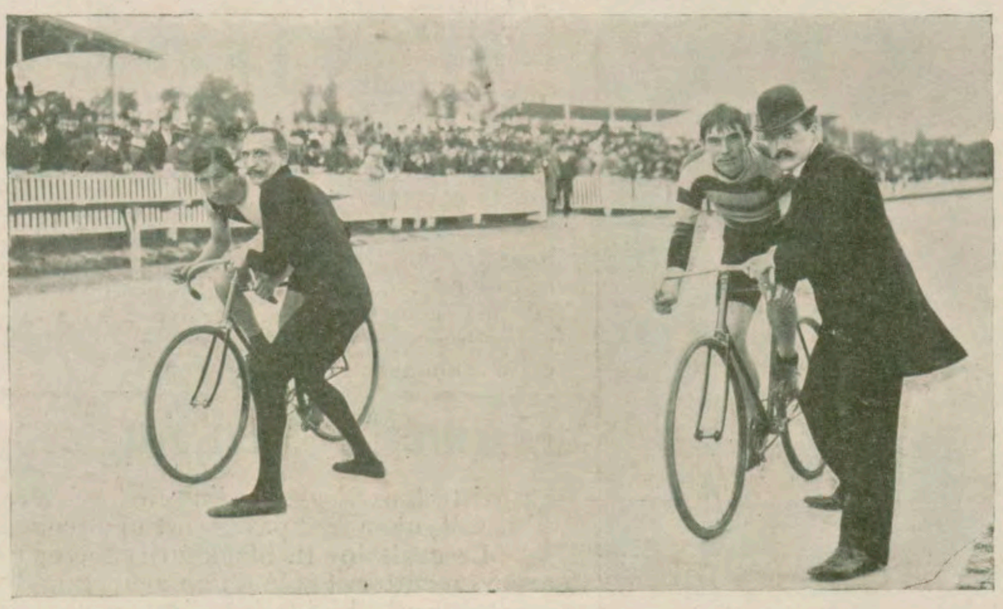
Dimanche dernier, nous avons assisté au Parc des Princes à la rencontre de deux autres stayers, les deux hommes les plus redoutables sur les moyennes distances, Tom Linton et Taylor. Leur rencontre sur une heure peut être classée parmi les events les plus importants de la saison. La valeur des deux rivaux, l'importance énorme donnée à leur match, les remises nécessaires pour cause de mauvais temps qui ont tenu le public en haleine, tout ajoutait à l'attrait de la réunion de dimanche. Le résultat n'a pas démenti l'attente.

Un mauvais départ de Linton qui lui a fait perdre du terrain dès le début a transformé la course en une sorte de handicap. Plus palpitante a été la lutte ; la performance peut être y a perdu, car, par suite de cet empoignage terrible des premiers kilomètres, les deux hommes n'ont pas donné ensuite ce qu'on en pouvait attendre. La distance couverte dans l'heure (52 kilog. 200) l'indique du reste. Il est juste de remarquer que l'entrainement se faisait uniquement par tandems et que le vent était assez violent. Linton comme Taylor, néanmoins, sont capables, on le sait, de faire mieux. que 52 kilomètres, même derrière des tandems. Le Gallois a résisté énergiquement à son terrible adversaire; malgré son mauvais départ, ce n'est qu'au 36e kilomètre que celui-ci a pu réussir à le doubler. Dans les cinq dernières minutes, Linton, victime d'une crevaison, a perdu un second tour, mais alors la lutte était terminée. M. V.



Le Sportterrein de la Haye. On aperçoit la piste cycliste, et à l'intérieur. une seconde piste sablée, qui sert pour le Concours Hippique. Les pistes pour courses hippiques, courses au trot attelées et montées, steeple-chase, sont sur la gauche de la photographie. Le bâtiment comprend les bureaux de l'Administration, un café-restaurant et une superbe salle des fêtes où se donnent bals, concerts, kermesses, etc.

Taylor rejoint Linton au 36e kilomètre et se prépare à le doubler.



Taylor — Tom Linton

Le départ du match Tom Linton-Taylor, sur une heure, au Parc des Princes. (7 octobre.)

A 15 MINUTES DE PARIS

L'installation prochaine de la nouvelle gare d'Orléans, quai d'Orsay, vis-à-vis des Tuileries, va mettre bientôt à 15 minutes du cœur de Paris, ce merveilleux Parc de la Faisanderie à Ablon, dont les terrains à bâtir se vendent par lots, 3 fr. 50 le mètre. C'est une occasion incomparable pour ceux qui veulent avoir, à peu de frais, une maison à eux, avec un jardin dans un site délicieux, où la vie est bon marché et à quelques minutes de leurs affaires.

S'adresser, pour tous renseignements, sur place, à Ablon ou à Paris, 61, rue des Petits-Champs.

PNEUMATIQUE Michelin CLERMONT-FERRAND Le Père des Démontables

Vital PNEUMATIQUE

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

6441 CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.